Nr. 37. Kraków dnia 10 września 1871 r. Rok II.

PRZEWODNIK EKONOMICZNY

Wychodzi raz na tydzień w Niedzielę. Prenumerata wynosi z przesyłką pocztową rocznie 6 Złr. w. a. półrocznie 3 Złr. w. a. Numer pojedynczy kosztuje 15 centów.
BIURO REDAKCYI i ADMINISTRACYI Ulica Grodzka Nr. 104 2 piętro. Listów niefrankowanych nie przyjmuje się.

Pismo poświęcone sprawom
rolnictwa, przemysłu, handlu i ubezpieczeń.

Przedpłatę i ogłoszenia (inseraty) przyjmują: Biuro Redakcyi, księgarnia Józefa Czecha w Krakowie i Bank galicyjski dla Handlu i Przemysłu. Od ogłoszeń (inseratów) płaci się po 5 centów od wiersza drobnego (petit) oprócz 30 cent. opłaty stemplowéj.
REKLAMACYE nieopieczętowane wolne od opłaty pocztowéj.
Manuskryptów nie zwraca się

Wydawane staraniem Towarzystwa Gospodarczo-rolniczego Krakowskiego, Banku Galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu i Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń Krakowskiego.

Kwestya kommassacyi gruntów.

Rozdrobnienie i rozrzucenie gruntów na parcele najrozmaitszego rozmiaru i kształtu, powstałe w ciągu wieków w każdym osobnym obszarze ziemi osiedlonym, krępuje dziś postęp gospodarstwa wiejskiego w sposób jak najuciążliwszy. Niepodobieństwo dostąpienia w każdéj porze roku do swéj parceli, mitręga czasu i mienia, swary, procesa, worywania się, mnogie służebności, szkody polowe, kradzież — są następstwem rozdrobnienia i rozrzucenia gruntów. Jeżeli do tego dodamy jeszcze, że produkcya rolnicza jest w tym stanie nieporównanie mniejszą jakby mogła być w razie, gdyby każdy właściciel gruntu swe posiadłości miał więcéj skupione i przystępne; że wszelka melioracya mechaniczna i chemiczna (nawożenie, osuszanie, nawodnianie) jest często niepodobna prawie; że mnóstwo ziemi leży pod miedzami; że często pewny system polowy najniewłaściwszy już dziś zmusza wszystkich posiadających parcele w jednéj ręce polowéj razem do jednego zmianowania itd. — pojmiemy łatwo, że usunięcie tych wszystkich niedogodności i uciążliwości przynoszących wszystkim szkody i straty, podniosłoby nieskończenie gospodarstwo wiejskie.

Niedogodności i uciążliwości te usunąć może jedynie kommassacya, tj. skupienie pojedynczych parcel należących do jednego właściciela w jedną a przynajmniéj w parę większych parcel. Operacya ta ekonomiczna zwana kommassacyą, konsolidacyą, separacyą, zaokrągleniem, gdzie dokonaną została, urządziła w ten sposób drogi polowe, że każdy właściciel w każdéj porze roku ma przystęp wolny do swego gruntu; ona dopiéro umożliwiła zmianowanie dowolne; umożliwiła melioracyę gruntu, usunęła marnotrawstwo czasu i mienia wynikające z potrzeby częstego przechodzenia i przenoszenia się z zaprzęgiem i narzędziami rolniczemi z poletka na poletek; skróciła odległość gruntów od mieszkań; usunęła w przeważnéj liczbie kłótnie, procesa i kradzież — a w końcu oddała rolnictwu w użytek znaczną przestrzeń ziemi leżącéj wprzód zanim kommassacya nastąpiła nieużytecznie pod miedzami wygonami itp..

Nikt z ekonomistów, tém mniéj z gospodarzy wiejskich oświeconych, nie zaprzecza dobroczynnych skutków kommassacyi gruntów, różnią się oni jedynie w zdaniach co do systemów przeprowadzenia kommassacyi. Wypada nam więc podać tu znane i zastosowane dotychczas systemy kommassacyi.

Odróżniamy trzy odmienne sposoby albo systemy geometrycznego uregulowania posiadłości ziemskich w pewnym obszarze osobnym. Celem pierwszego jest skupienie wszystkich parcel każdego pojedynczego właściciela, które on w każdéj ręce polowéj posiada w jedną parcelę w ten sposób, że nadal posiadać będzie tyle tylko parcel, ile pól (rąk polowych), istnieć będzie. Gdzieby ślad rozdziału pól (rąk polowych) już zatarty został, tam tworzy je kommassacya. Według drugiego systemu skupia się wszystkie parcele każdego właściciela rozrzucone po całym obszarze osady w dwie parcele biegnące dwoma paskami gruntu od każdego gospodarstwa (mieszkania i budynków gospodarczych) jednym ciągiem w różnych kierunkach. Według trzeciego systemu odbywa się skommassowanie gruntów w ten sposób, iż wszystkie parcele gruntowe należące do jednego właściciela połączone zostają w jedną całość a więc w jedną parcelę.

Ostatni system kommassacyi gruntów jest najkompletniejszy i zapewnia gospodarstwu wiejskiemu największe korzyści w przyszłości, ale pociąga za sobą bardzo znaczne koszta, z powodu potrzeby przenoszenia wielu gospodarstw w miejsca, które każdemu z nich świeżo przeznaczone zostały. Drugi oszczędza na tych kosztach (chociaż bez potrzeby częściowego przesiedlania się nie obejdzie się nigdy), skupia własność ziemską jednego posiadacza w dwie parcele, ma jednak tę niedogodność, że odległość ostatecznych kończyn parcel tych od gospodarstwa zawsze pozostanie znaczną. Pierwszy system jest na wszelki sposób już znacznym postępem w uregulowaniu geometrycznem posiadłości ziemskich, ale zawsze krępuje w zmianowaniu, utrudnia melioracyę, stabulacyę itp..

Zdania znawców kompetentnych co do systemów kommassacyi gruntów, któreśmy krótko opisali w powyższym ustępie, różnią się pomiędzy sobą, jak już powiedzieliśmy wyżéj. Jedni oświadczają się za tém, aby skupić tylko parcele każdego właściciela rozrzucone w jednéj ręce polowéj (gdzie podział na ręce istnieje dotąd) w jedną parcelę i radzą nawet utworzyć po-

dział na ręce polowe tam gdzieby go nie było; są więc za pierwszym systemem. Drudzy przenoszą system dwuparcelowy nad pierwszy i trzeci, a ostatniemu (trzeciemu) systemowi z tych mianowicie powodów nie są przychylni, że on ma sprowadzać za sobą przez utworzenie posiadłości tak zwanych osamotnionych *(Vereinödungen)* posłabnięcie ducha gminnego; utrudnienie w odwiedzaniu szkół przez dzieci; utrudnienie w niesieniu sobie wzajemnéj pomocy; utrudnienie dla posług duchownych itp..

Którybądź z tych trzech systemów zastosowany zostanie — każdy z nich jest błogosławieństwem, jest dobrodziejstwem, jest nieodzowną koniecznością do podniesienia gospodarstwa wiejskiego, jest warunkiem postępu gospodarstwa wiejskiego z ekstensywności w intensywność—jest operacyą ekonomiczną któréj doniosłości nikt z myślących ludzi dłużéj zapoznawać nie może. Stopień rozwoju ekonomicznego i rozmiary geometryczne posiadłości decydować powinny w wyborze systemu. System trzeci jest najdoskonalszy i pomimo drobnych zarzutów, których zupełnie odeprzeć niepodobna, mybyśmy oprócz znacznych kosztów, jakie tworzenie osobnych gospodarstw pociąga za sobą, (bo trzeba tu nie tylko gospodarstwa przenosić, ale wynagradzać sady, rozmaite przyrządy itp.) — nie widzieli w nim więcéj żadnych stron ujemnych. My właśnie widzimy w nim wiele stron dodatnich i tak: umniejszenie się niebezpieczeństwa pożaru; zmniejszenie sposobności do rozszerzania się chorób zaraźliwych u ludzi i zwierząt domowych; usunięcie sposobności do niemoralności wszelkiego rodzaju, do próżniactwa w karczmach itp.. Ale w innym kierunku rodzą się obawy; oto niektórzy utrzymują, że dzieło tak kosztowne i z takim mozołem przeprowadzone nie zapobiegnie przy dzisiejszéj powszechnie już prawie dozwolonéj prawnie mobilizacyi ziemi, więc wolności dzielenia jéj i łączenia — zmianom ciągłym geometrycznym, które znowu kiedyś konieczność ponownéj kommassacyi będą miały w następstwie. Na to odpowiemy, że jakkolwiek dozwolona prawnie mobilizacya ziemi dopuszcza w przyszłości dalekiéj ponowną kommassacyę, to jednak nie przeszkadza nic temu aby obecnie pozbyć się raz stosunków gnębiących gospodarstwo wiejskie w całém tego słowa znaczeniu i że nigdy nie przypuszczamy, aby przy coraz więcéj upowszechniających się oświacie i dobrobycie rzecz racyonalnie przeprowadzona, do szczętu zniszczoną została.

Pozostawiając obawę o możliwe nadwerężenie albo téż zupełne zniszczenie urządzenia zbawiennego, dokonanego przez obecnie żyjących przyszłym, dalekim od nas pokoleniom, powracamy do dalszych uwag nad kwestyą kommassacyi gruntów.

Nakreślony przez nas, aczkolwiek pobieżnie tylko, obraz korzyści wynikających z przeprowadzenia kommassacyi gruntów według któregobądź z systemów znanych dotąd łatwo bardzo wywołać może pytanie: dlaczego korzyści te jasne tak mało dotąd były w stanie wpłynąć na kwestyę kommassacyi gruntów u nas? Dlaczego w Austryi, która od 22 lat nie zna już powinności poddańczych, nic dotąd nie zrobiono dla kwestyi przeprowadzenia kommassacyi? Wprawdzie i w roku bieżącym (jak już w numerze 31 wspominaliśmy) zainterpelowano w téj kwestyi ministerstwo, a takowe przyrzekło niebawem przedłożyć projekt do ustawy „ułatwiającéj przeprowadzenie zaokrąglenia gruntów." Kiedyż jednak doczekamy się raz, że uchwała w téj sprawie zapadnie!... Szkody, straty, niedogodności, które na miliony stracone corocznie liczyć można, są nieodstępnymi towarzyszami brakującéj nam dotąd ustawy dla kommassacyi gruntów. Kwestya ta jest dla Galicyi jedną z najwięcéj naglących. Pocieszamy się nadzieją, że ministerstwo naszé, kiedy już, jak utrzymuje, posiada w wystarczającéj ilości opinię zebraną od ludzi zawodowych i od towarzystw rolniczych z wszystkich krajów koronnych Przedlitawii, nie zechce odwlekać przedłożenia radzie państwa projektu do ustawy kommassacyi gruntów.

Nie znamy sposobu zapatrywania się ministerstwa na kwestyę kommassacyi, nie mamy równie pretensyi do podania z naszéj strony wypracowanego całkowitego projektu do ustawy. Ponieważ jednak (jak się spodziewamy) powinniśmy się niebawem spotkać z przedłożeniem rządowém w radzie państwa, uważamy za obowiązek nasz rzucić kilka uwag ułatwiających pojęcie, o co w téj kwestyi chodzi, a co dla ziemian naszych, którzy biegowi obrad towarzyszyć będą, może nie będzie bez interesu. Może uwagi nasze posłużą komu do objawienia publicznie swego zapatrywania się, może spotkamy się z zarzutami. Pragniemy jednego i drugiego.

Kommassacya gruntów na podstawie jedynie wydanéj *ad hoc* ustawy jest możliwą. Bez ustawy określającéj jasno i dobitnie uprawnienia właścicieli i ich obowiązki względem dzierżawców i wierzycieli, więc określająca to, co przypada na tych, w których interesie kommassacya ma nastąpić i co się należy tym, których prawa muszą być przy kommassacyi szanowane — kommassacya byłaby operacyą ekonomiczną niemożliwą, a w najlepszym razie wywołałaby tylko zamęt.

Nie przesądzając więc w jaki sposób nasza ustawa wywiąże się z tego trudnego zadania wobec odmiennych stosunków w pojedynczych krajach koronnych składających Przedlitawię, pozwolimy sobie wszelako skreślić niektóre uwagi nad tego rodzaju ustawą.

Najważniejszém jest rozstrzygnięcie kwestyi: kto ma brać inicyatywę w kommassacyi, czy rząd, czy prywatni, a więc: czy kommassacya winna być po wydaniu regulującéj ją ustawy i na mocy téj ustawy, ogólnie więc przymusowo przeprowadzoną, czy też ma być dobrowolną, tj. odbywać się w ten sposób, że pozostawia się dobréj woli właścicieli pewnéj gminy przeprowadzenie u siebie kommassacyi na podstawie ustawy obowiązującéj?

Własny interes jest niezawodnie jak w każdém zatrudnieniu tak i w gospodarstwie wiejskiém, największym bodźcem do pracy, do szukania środków ulepszenia swego położenia i do postępu. Ileż jednak ludzi nie pojmuje dotąd należycie własnego interesu! Jednych wstrzymuje w postępie nieświadomość, innych przesąd, innych znowu zawody których doznali, innych jeszcze wrodzone lenistwo ducha. Gdyby więc kwestya tak ważna jak kommassacya pozostawioną została dobréj woli i jednozgodnemu uznaniu wszystkich właścicieli pewnéj gminy, nie zaszłoby się daleko w tym kierunku. Ustawa więc powinna pozostawić w zasadzie przeprowadzenie kommassacyi dobrowolnemu uznaniu jéj potrzeby przez właścicieli gruntów pewnéj gminy; ponieważ jednak niepodobna się spodziewać aby to uznanie mogło być jednozgodném, większość więc właścicieli powinna mieć prawo do decyzyi w kwestyi przeprowadzenia kommassacyi. W jaki sposób ma się odbywać inicyatywa w celu przeprowadzenia kommassacyi w pewnéj gminie, jaka część właścicieli gruntów i według jakiéj normy obliczona ma decydować za przeprowadzeniem kommassacyi — to wszystko ustawa powinna ściśle określić. Do podania o kommassacyę wymaganą zwykle bywa większość absolutna właścicieli gruntowych pewnéj gminy, a głosy liczą się niezależnie od rozległości posiadanego gruntu. W ciągu zaś toku kommassacyi wymaganém

zwykle bywa do powzięcia uchwał trzy czwarte części głosów uprawnionych. Gdzieby większość właścicieli nie uznała potrzeby kommassacyi, kilku jednak lub kilkunastu pragnęli ją przeprowadzić pomiędzy sobą, tam ustawa zwykle dozwala na utworzenie konsorcyum w celu dobrowolnego przeprowadzenia kommassacyi pomiędzy członkami tego konsorcyum.

Przedmiot kommassacyi stanowią zwykle tylko grunta orne, łąki i pastwiska. Parcele, na których stoją budynki mieszkalne i gospodarskie, tak samo ogrody, sady, chmielniki, winnice i lasy zaokrąglone, ustawa zwykle wyklucza z pod kommassacyi. Gdzieby jednak ustawa system przeistoczenia za pomocą kommassacyi gmin całych na gospodarstwa odosobnione (według systemu trzeciego opisanego powyżéj przez nas) przyjęła, tam musiałaby zarazem orzec przymus do wywłaszczenia, obowiązujący mniejszość, jeżeli go większość postanowi.

Ponieważ celem kommassacyi gruntów jest postęp gospodarstwa wiejskiego przez usunięcie zawad utrudniających je i tamujących, postęp zaś ten w ten tylko sposób osiągniętym być może, że nikt nie traci nic z tego, co wprzód posiadał — więc ustawa powinna postawić za zasadę, aby każdy właściciel otrzymał taką samą ilość i téj saméj jakości gruntu, jaką przed kommassacyą posiadał. Ponieważ rzecz tę przeprowadzić w naturze jest niepodobieństwem, ustawa winna określić sposób wynagradzania tych, którzy co do jakości gruntu doznaliby, nie będąc wynagrodzeni, ukrzywdzenia. Ustawa odróżnia tu zwykle dwa rodzaje wynagrodzenia. Pierwsze odnosi się do jakości przyrodzonéj gruntu i tę jakość ustawa gruntem nagrodzić każe; drugie wynagrodzenie odnosi się do wkładów poczynionych, więc do nawożenia nie spożytkowanego jeszcze, do rowów, płotów, drzew stojących w polu i innych przedmiotów wkładów. Ostatnie (wynagrodzenia) zwykle na mocy ustawy nowonabywca w skutek kommassacyi w pieniądzach dawnemu posiadaczowi wynagrodzić musi.

Dział bardzo ważny ustawy kommassacyjnéj stanowi uregulowanie stosunków prawnych pomiędzy właścicielem i dzierżawcą. Gdyby ustawa nie przewidziała wszystkiego, powstałyby tysiączne spory, nieporozumienia i procesa. Podajemy więc niektóre wskazówki, które w redagowaniu ustawy dla sprawy kommassacyi prawodawcą kierować zwykły. a) Dzierżawca nie powinien przyczyniać się w niczém do kosztów kommassacyi. b) Jeżeliby właściciel otrzymał wynagrodzenie w pieniądzach (bo i tak czasem bywa) za uszczuplenie go w jakości gruntu, dzierżawcy od téj kwoty należy się 5%. c) Gdyby właściciel musiał dopłacić tytułem wynagrodzenia za otrzymany grunt lepszéj jakości, w takim razie płaci dzierżawca od téj kwoty właścicielowi 5%. (Rozumie się to tak, że w pierwszym razie wymienione 5% potrąca się dzierżawcy z czynszu dzierżawnego; w drugim razie o te 5% wyższy czynsz płacić winien dzierżawca.) d) Co do wynagrodzenia za wkłady (wyżéj opisanego), więc za gnojenie niespożytkowane jeszcze, rowy, płoty itd. rzecz ta w ten sposób najłatwiéj się układa, że dzierżawca obowiązany będzie w razie jeżeli właściciel zapłacił za pewne wkłady, właścicielowi oprócz czynszu dzierżawnego tyle jeszcze corocznie dopłacać, ile prawdopodobny pożytek z tych wkładów przynieść mu może. W przeciwnym razie wynagrodzenie otrzymuje dzierżawca, ustępując jednak z dzierżawy winien grunt pozostawić w takim stanie, w jakim on znajdować się powinien w skutek wkładów, na które pieniądze zaliczone zostały.

Nie mniéj ważnym działem ustawy kommassacyjnéj jest oznaczenie, kto i w jakim stosunku ma ponosić koszta kommassacyi. Koszta kommassacyi, jak się samo ze siebie rozumie, powinny być ponoszone przez właścicieli gruntów wedle podatku gruntowego. Rząd winien oprócz tego ułatwić ze swéj strony kommassacyę przez uwolnienie jéj od opłaty stemplów, taks wszelkich i należności pocztowych, a gdzie koszta kommassacyi są wysokie i mogłyby odstręczyć od niéj, tam bardzo dobrze byłoby, aby rząd udzielał pożyczek procentowych spłacalnych w dłuższych terminach.

Co do ubezpieczenia praw wierzycieli hipotecznych, to ponieważ przez zmianę sprowadzoną kommassacyą wartość gruntów nic nie traci lecz zyskuje, a więc bezpieczeństwo wierzyciela hipotecznego pozostaje takie jak było — długi więc hipoteczne tak samo jak podatki i inne ciężary gruntowe przechodzą, bez potrzeby jakichkolwiek formalności z dawnéj posiadłości na nową.

Tyle o głównych rysach ustawy dla kommassacyi gruntów. Kommassacya jest jedną z najtrudniejszych operacyj ekonomicznych i jakkolwiek ustawodawstwo ościennych państw podaje nam wzory, jesteśmy w obawie, aby w radzie państwa nie zapadła uchwała, która utrudni przeprowadzenie kommassacyi w pojedynczych krajach koronnych, a więc i w Galicyi. Ministerstwo pojmuje tę trudność i dla tego żądało przed wypracowaniem ostatecznym projektu do ustawy, opinii od towarzystw rolniczych i ludzi zawodowych.

Według naszego mniemania, rada państwa najlepiéj zrobi, jeżeli w ustawie tylko pewne kardynalne zasady umieści, krajom zaś koronnym pozostawi wolną rękę do wypełnienia tego, co w ustawie brakować będzie. Przeprowadzenie kommassacyi, więc skład komisyi, kompetencya władz, znawcy, sądy polubowne itd. potrzebują charakteru odpowiadającego stosunkom właściwym i ustawom każdego kraju koronnego i niczby tu tak szkodliwie nie wpłynęło, jak gdyby z góry już przepisano pewne obowiązujące formy, a te formy nie licowały ze stosunkami pojedynczych krajów koronnych.

Koleje żelazne w Rosyi.

Ogromne zyski, jakie odnosili przedsiębiercy budowy kolei w Rosyi, wywarły tak czarujący wpływ na spekulantów, iż w r. 1869 przeszło 160 rozmaitych osób podało do rządu prośby o pozwolenie na przedwstępne pomiary i plany.

Z końcem roku 1870 było w cesarstwie, łącznie z Królestwem Polskiém, 1.370 mil gotowych kolei żelaznych w ruchu, w budowie zaś przeszło mil 500. Linie te przerzynają państwo rosyjskie w dwóch kierunkach głównych: z północy na południe i ze wschodu na zachód. Do wybrzeży morza baltyckiego (z wyłączeniem Finlandyi) dotykają koleje w czterech punktach. Takaż sama ilość kolei wkrótce dotknie brzegów morza czarnego i azowskiego; w krótkim czasie pięć nowych kolei połączy Rosyę z Austryą i Prusami, a pięć innych dosięgnie brzegów Wołgi. Wszystkie jednak koleje nie biegną w obu wymienionych kierunkach równolegle, ale z Moskwy i Petersburga rozbiegają się promieniami; w krótkim atoli czasie mają być zbudowane nowe linie, łączące w prostym kierunku morze baltyckie z czarném.

Główna sieć kolei rosyjskich ma być uzupełnioną siecią kolei pobocznych. Oprócz tego, jak wiadomo, zbudowane zostaną koleje azyatyckie dla połączenia Rosyi europejskiéj z Syberyą i morzem kaspijskiém. Jedna z głównych linii pójdzie na Orenburg, druga na Ural do Syberyi. Za Kaukazem także zamierzono wybudo-

wać kolej aż do zetknięcia z morzem kaspijskiém w okolicy Baku. Plany kolei już zdejmują inżenierowie rządowi.

Rząd postanowił nie koncessyonować w jednym roku więcéj kolei nowych jak tylko 2·000 wiorst, tj. 286 mil, zastrzegając nadto, że czwarta część téj długości zbudowaną będzie wyłącznie w celach strategicznych. Domyślić się można jak ogromne korzyści przyniosą koleje cesarstwu. W razie wojny będzie można użyć do przewozu wojsk i tych kolei, które głównie przeznaczone są na posługi handlu i przemysłu.

W Rosyi gdzie koleje budują się głównie groszem cudzoziemców, należy być nadzwyczaj przezornym w wyborze kierunku dróg żelaznych. Kolej strategiczna ze Smoleńska do Brześcia litewskiego, przechodząca przez prowincye nieprzemysłowe, wydaje się nam zbyteczną, zwłaszaza, że koleje warszawsko-petersburska i brzesko-berdyczowska wystarczają zupełnie na zapewnienie związku głębi cesarstwa z Królestwem Polskiém.

Rosya nie jest tak gęsto zaludnioną jak zachód Europy, przemysł jéj fabryczny nie jest także rozwinięty, dla tego też stosownie do rozległości państwa, liczba podróżnych i ilość towarów przesyłanych nie może być porównywaną z ruchem na kolejach zachodniéj i środkowéj Europy. I tak w ciągu roku 1868, gdy długość kolei rosyjskich wynosiła 780 mil, przewieziono na nich 8,783.289 osób i 128,286.592 centn. cłowych towarów, na każdą milę przypadało przecięciowo 11.260 osób i 164.470 centn. cł. towarów. W r. 1870, w którym długość kolei doszła do 1.370 mil, przewieziono 13 milionów osób i 200 mil. centn. cł. towarów, a więc z powiększeniem długości kolei ruch się na nich nie zwiększył.

Koleje angielskie w r. 1867 były długie na 3.070 mil geogr., a na każdą milę wypadało przecięciowo 87.640 osób i 854.000 centn. cł.; ruch zatém pasażerski był ośm razy, a towarowy pięć razy większy jak w Rosyi. W tymże czasie na pruskich kolejach żelaznych przewożono na milę 42.224 osób i 672.000 centn. cł. towarów, a więc tak podróżnych, jak i towarów było cztery razy tyle co w Rosyi.

Powyższe przykłady okazują, że ruch osobowy i towarowy na kolejach zależy wyłącznie od gęstości zaludnienia, od handlu i przemysłu. W Prusiech od r. 1844 do 1867 długość kolei żelaznych zwiększyła się ośm razy; ruch osób powiększył się o 1000%, ruch zaś towarowy o 8000%; to pokazuje dowodnie, że ruch towarowy rozwija się o wiele prędzéj, aniżeli ruch pasażerski. Tegoż samego należy się spodziewać i w Rosyi.

Niektóre koleje rosyjskie sowicie się rentują. Na petersburskiéj w r. 1864 przewożono średnio na milę 14.390 osób i 135.800 centn. towarów; w r. 1867 ruch osób był prawie taki sam, przewieziono bowiem 14.490 osób, ale za to 303.094 centn. towarów; ruch więc towarowy powiększył się blisko o 125%. Do tego przyczyniły się dwie okoliczności: najprzód wydzierżawienie kolei moskiewsko-petersburskiéj towarzystwu prywatnemu i powtóre otwarcie kilku nowych linij zbiegających się w Moskwie, które przysporzyły towarów.

W r. 1863 otwarto kolej pomiędzy Moskwą i Niższym Nowogrodem; okoliczności wyżéj przytoczone nie mogły przyczynić się do zwiększenia ruchu, a zatém ruch rozwijał się naturalnie. W pierwszym roku przypadło na milę 12.348 osób i 99.680 centn. towarów. W roku 1868 przewożono osób 13.552, towarów zaś 165.200 centnarów; ruch więc osób powiększył się o 9%, towarowy o 65%. To cośmy powiedzieli, dowodzi, że ruch osobowy na kolejach rosyjskich długo jeszcze będzie drugorzędnym źródłem dochodów, gdy tymczasem ruch towarowy w państwie tém, wydającém tyle różnorodnych płodów surowych wywożonych za granicę, będzie się szybko zwiększał. W kraju mało zaludnionym, posiadającym mieszkańców nie nazwyczajonych jeszcze do wielu potrzeb ludności w środku i na zachodzie Europy zamieszkałych, ani produkcya, ani spotrzebowanie nie da się porównać z potrzebą i produkcyą krajów gęsto zaludnionych, których ludność inne ma przyzwyczajenia. W Ameryce wypada na milę ruch towarowy 175.000 centn., jeżeli zaś odliczymy od tego gęsto zaludnione stany wschodnie, to ruch ten wyniesie tylko 94.000 centnarów, bo w mniéj ludnym kraju wszystkie potrzeby są mniejsze.

Aczkolwiek koleje żelazne przyczyniają się do zwiększenia ruchu towarowego, to jednakże on nie może przekroczyć pewnych granic przez naturę zakreślonych.

Ażeby choć w przybliżeniu na przyszłość obliczyć dochody kolei z tego źródła w Rosyi płynąć mogące, trzeba sobie najprzód zdać sprawę z rodzaju towarów, jakie one przewozić będą.

W pierwszym rzędzie umieścić należy towary wywożone z Rosyi za granicę. W r. 1868 wywieziono z cesarstwa lądem i morzem około 57 milionów centn. cł. rozmaitych płodów rosyjskich. Wprowadzono towarów zagranicznych 30 mil. centn. cł.. Głównym przedmiotem handlu wywozowego było zboże, w ilości 21 mil. korcy. Zboże odgrywa także niemałą rolę w ruchu wewnętrznym handlowym. W państwie bowiem tak rozległém jak Rosya wydarza się miejscami nieurodzaj i głód, jak to ostatniemi czasy miało miejsce na Litwie; nadto północne prowincye, jak gubernia archangielska itd., nie wydają wcale zboża, potrzeba je więc dowozić, a obrót ten roczny w handlu wewnętrznym obliczają na 17 mil. centn. cłowych. Na wszystkich kolejach i na rzekach przewozi się i spławia według przybliżonych wyrachowań zboża około 100 mil. centn. rocznie, tak na potrzeby miejscowe jak i na handel zagraniczny.

Żelazo zajmuje także bardzo ważną pozycyę w handlu przewozowym. Rosya potrzebuje go niezmiernie wiele; produkuje ona około 3,400.000 centn. żelaza rocznie, lecz to nie wystarcza na zaspokojenie jéj potrzeb; sprowadza go więc jeszcze drugie tyle z zagranicy.

Budulec i drzewo opałowe, węgle, kamień, na niektórych kolejach stanowią znaczną część frachtów. W r. 1868 na kolei niższo-nowogrodzkiéj wynosiły one 30% całego ruchu towarowego. Skoro jednak wydobywanie węgla kamiennego wzrośnie w cesarstwie, transport jego zatrudni niewątpliwie mnóstwo pociągów na kolejach tamtejszych, tém bardziéj, że południowa Rosya nie obfituje wcale w drzewo opałowe.

Ponieważ Rosya dotąd jest przeważnie krajem rolniczym, a przemysł jéj na bardzo niskim pozostaje stopniu, przeto też pociągi towarowe zajęte są głównie posługami handlu zagranicznego. Podróżni, jak i towary przebiegają tu wielkie przestrzenie, od jednego do drugiego końca linii kolei; ale na stacyach pośrednich ruch jest bardzo ograniczony. Przeciwnie w krajach ludnych i przemysłowych, buduje się wiele kolei wyłącznie prawie na usługi lokalne.

W Prusiech w r. 1867 każdy z podróżnych przecięciowo odbywał 6·11 mili drogi; centnar zaś towarów przebiegał 9·64 mili. Na kolei moskiewsko-petersburskiéj w r. 1866/7 każdy z podróżnych przejeżdżał 44 mil drogi, a centnar towarów 173 mil drogi. Na kolei niższo-nowogrodzkiéj, długiéj na mil 58, przerzynającéj najbardziéj przemysłową część gubernij wielkorosyjskich, podróżny przebywał 29 mil drogi, a każdy cen-

tnar towarów 138 mil. To dowodzi jasno, że stacye pośrednie nie mają tu prawie wcale znaczenia i okazuje, że tylko główne, końcowe stacye dostarczają osób i towarów kolejom rosyjskim i że nigdy nie można się na nich spodziewać takiego ruchu, jak na kolejach środkowo- i zachodnio-europejskich.

Tak np. na kolei kolońsko-mindeńskiéj 77½ mili długiéj, przewieziono w 1867 roku 6,741.000 osób i 124 mil. centn. towarów, co wynosi więcéj od połowy osób i towarów przewiezionych w tymże roku na wszystkich kolejach rosyjskich. W krajach zachodnich handel z zagranicą zajmuje małoznaczną część ogólnego ruchu towarów; w Rosyi on głównie zatrudnia koleje, a jednak w porównaniu do handlu zagranicznego innych państw, jest on wcale nieznacznym. I tak w roku 1868 wartość towarów wywiezionych z Rosyi wynosiła 226 mil. rubli.; z Wielkiéj Brytanii 227 mil. fnt. szt. W r. 1867 wywieziono z Francyi towarów za 2.825 milionów franków, przywieziono z zagranicy do Rosyi za 260 mil. rubli; do Anglii za 295 mil. f. szt.; do Francyi za 3.026 mil. franków. Handel więc Anglii zagraniczny jest 8, a Francyi 4 razy większy od rosyjskiego.

Z tego pokazuje się, że ilość towarów przewiezionych na kolejach rosyjskich, jest do pewnego stopnia ograniczoną; że przy zbyteczném powiększeniu linij kolejowych nie będą one miały potrzebnego zajęcia. Następnie ponieważ przewożone przedmioty są po największéj części płody surowe, przeznaczone na wywóz zagraniczny, lub na zaopatrywanie potrzeb niewielkiéj liczby dużych miast — przeto też i ruch towarów odbywa się w jednym kierunku, to jest ku celowi przeznaczenia, a napowrót nie ma co zabierać. Tak np. na kolei moskiewsko-razańskiéj przewieziono w r. 1868 w kierunku ku Moskwie 14 mil. centn. cł. towarów, napowrót zaś zaledwie 864.000. Wszystkie więc towary szły z południa na północ. Ruch w odwrotnym stosunku odbywa się tylko podczas wielkich jarmarków, gdzie na targowicę zbiegają się ze wszystkich stron towary, dla zaopatrzenia niemi różnych okolic kraju.

Pomimo tych nieprzyjaznych okoliczności i stosunkowo małéj liczby podróżnych i towarów, koleje rosyjskie wykazują znaczniejsze dochody od niektórych kolei francuskich.

I tak w roku 1868 przyniosły dochodu brutto na kilometr:

Kolej petersbursko-moskiewska . . .	96.240	franków.
„ północna francuska	77.489	„
„ moskiewsko-razańska	76.735	„
„ razańsko-kozłowska	58.753	„
„ orleańska	41.623	„

Co tém się da objaśnić, że towary na kolejach rosyjskich przeważą się na nierównie większe odległości, jak w innych krajach. Gdy w tych ostatnich podróżni ciągle się zmieniają, a jedną pakę towaru zastępuje coraz inna, przez co ogólna ich liczba wydaje się daleko większą; tak pasażerowie jak i paki towarowe w Rosyi nie zmieniają się prawie w ciągu całéj podróży. Z téj przyczyny oszczędza się bardzo wiele na kosztach przeładowywania towarów i na uproszczeniu i zmniejszeniu służby kolejowéj. Oprócz tego towary rosyjskie są przeważnie tego rodzaju, że zapełniają całe wagony, a więc nigdzie próżnych miejsc nie ma, jak to zwykle bywa gdy towar przebywa krótkie przestrzenie, i to także przyczynia się do zmniejszenia kosztów.

Koszta budowy, które pierwiastkowo w Rosyi były nadzwyczaj wielkie (na kolei warszawsko-petersburskiéj mila n. kosztowała 868.000 rubli, na warszawsko-wiedeńskiéj 721.000 rsr.), skutkiem konkurencyi znacznie, bo blisko o połowę, się obniżyły. Rosya, jak wiadomo, przedstawia ogromną płaszczyznę, a zatém wszystkie kunsztowne budowle, jak wiadukty, tunele, są tu niepotrzebne, a robotnik nierównie tańszy. Za to szyny i tabor w większéj części sprowadzone z zagranicy, oraz kapitał, są droższe niż na zachodzie. Koszta administracyi wynosiły w r. 1868 tylko na trzech liniach mniéj od 50% dochodu.

Psucia się kolei i wypadki nieszczęśliwe pomnożyły się w ostatnich czasach po części z winy niesumiennych przedsiębierców budujących licho i ze złego materyału, po części przez lekkomyślność i niewprawność służby, przyjmowanéj bez wyboru z powodu potrzeby wielkiéj, a braku ludzi wprawnych i rzecz znających.

Najbardziéj narzekają na administracyę kolei rządowych i te są w najgorszym stanie z przyczyny łatwo wytłumaczyć się dającéj, że rząd jest zawsze najgorszym administratorem i nigdy nie może takiego prowadzić dozoru, jak prywatny przedsiębierca.

Dochody kolei prywatnych po największéj części rząd poręczył procentem 5%, albo od całego kapitału zakładowego, albo też od części obligacyami objętéj. Niektóre koleje (w ogólnéj liczbie 40 mil) zbudowano bez zasiłku rządowego. Kolej baltycko-petersburska późniéj uzyskała gwarancyę rządową.

Dywidendę po nad gwarancyę rządową, oprócz kolei razańsko-moskiewskiéj, która dała akcyonaryuszom 17%, mało które towarzystwo udzieliło.

Pomyślne rezultaty pieniężne, wykazane przez kolej petersbursko-moskiewską i przedłużenie jéj aż do Kozłowa, rozbudziły wielki zapał do akcyj kolei rosyjskich i spowodowały ogromne ich podskoczenie w kursie, co ułatwiło bardzo budowę nowych kolei.

(Warrens Wochenschrift.)

Rozmaite wiadomości.

Kontynentalny bank reassekuracyjny w Wiedniu. Ministerstwo spraw wewnętrznych udzieliło pozwolenie na założenie nowéj instytucyi pod powyższą firmą, oraz zatwierdziło statuty towarzystwa akcyjnego, które się jego utworzeniem zajmuje.

Podatki konsumcyjne w r. 1870 w Austryi. W departamencie rachunkowym wypracowano tabelaryczny skorowidz dochodu z podatków konsumcyjnych. Skarb państwa z téj gałęzi dochodów niestałych miał przychodu więcéj o 4,028.764 złr., niż w roku 1869. Przewyżkę tę otrzymano z następujących pozycyj. Pobór od moszczu, wina przyniósł więcéj o złr. 166.342; od piwa o złr. 1,230.524, od mięsa o złr. 142.911, od cukru o złr. 2,210.738, z gorzelni o złr. 120.767, z przychodów zarządu złr. 157.251. Dochód z opłaty od wódki zmniejszył się w Węgrzech o złr. 208.287. Według wykazów statystycznych od 1 września 1869 roku do końca sierpnia 1870 roku znajdowało się w tym czasie w całéj monarchii browarów 2.743, ubyło więc względem roku zeszłego o 77. Wyrób piwa wynosił w miastach 1,855.485 wiader, na prowincyi 14,770.960 wiader — razem 16,626.455 wiader. Produkcya względnie roku przeszłego zwiększyła się o 1,601.627 wiader. Gorzelnie dały dochodu złr. 14,064.736, mniéj niż w roku 1868/9 o złr. 1,366.114. Ubytek ten pochodzi po części z większego używania piwa w miejsce wódki i z mniejszéj wydajności zboża i ziemniaków. Ilość cukrowni cztery razy zwiększyła się od 30

lat w Austryi, a przerabia się buraków 12 razy więcéj niż w r. 1840. W pomienionym roku istniało w Austryi 61 cukrowni, które przerobiły 2,133.860 centn. buraków; w roku 1869 istniało ich 235, które przerobiły 25,291.450 centnarów buraków. Robotników zajętych w cukrownictwie w r. 1869/70 było 51.778, z liczby téj 32.660 mężczyzn i 19.118 kobiet. Mężczyźni zarabiali dziennie od 25 cent. do 3 złr.. Kobiety od 22 cent. do 1 złr. 20 c.. Najdrożéj robotnik płaci się w Węgrzech.

Ruch dzienników w Austryi. Piśmiennictwo peryodyczne w Austryi znajduje coraz więcéj wziętości za granicą, albowiem od r. 1860 z każdym rokiem zwiększa się wysyłka gazet austryackich, pomimo że sprowadzanie dzienników zagranicznych nie zmniejszyło się o wiele. Następny wykaz to uwidoczni:

	wysłano za granicę dzienników austr.	sprowadzono pism zagranicznych
W r. 1860	za złr. 38.000,	za złr. 279.000
„ 1861	„ „ 45.000,	„ „ 260.000
„ 1862	„ „ 54.000,	„ „ 250.000
„ 1863	„ „ 61.000,	„ „ 250.000
„ 1864	„ „ 58.000,	„ „ 259.000
„ 1865	„ „ 58.000,	„ „ 249.000
„ 1866	„ „ 60.000,	„ „ 215.000
„ 1867	„ „ 62.000,	„ „ 215.000
„ 1868	„ „ 66.000,	„ „ 228.000
„ 1869	„ „ 78.000,	„ „ 231.000.

Cyfry te odnoszą się wyłącznie do egzemplarzy zapisywanych na stacyach pocztowych, nie obejmują jednak pism sprowadzanych przez prenumeratorów wprost z redakcyi lub za pośrednictwem księgarzy.

Wystawa międzynarodowa w Londynie otwartą zostanie w dniu 1 maja 1872 r.. Na wystawę tę przyjmować będą wyroby bawełniane, papiernicze, złotnicze, instrumenty muzyczne, akustyczne, maszyny oraz płody surowe. W gmachu wystawy londyńskiéj odstąpiono na cel urządzenia austryackiego bazaru towarowego dość znaczną przestrzeń bezpłatnie, a mianowicie na czas dziewięciu najbliższych lat. Wiedeńska izba handlowa poleciła wypracować kosztorys na cel urządzić się mającego bazaru, i z nadesłanych planów dowiedziała się, że bazar taki towarowy kosztować będzie zaledwie 40.000 złr., jak na stosunki londyńskie, zaiste bardzo mała suma. Izba więc handlowa wiedeńska wystosowała zaproszenie do wszystkich zagranicznych przemysłowców i kupców wiedeńskich, jak i w ogóle we wszystkich krajach korony, czyby nie zechcieli wziąść udziału w akcyach po 500 złr., któreby dawały prawo do sprzedaży ich towarów w tym bazarze lub wynajęcia pewnego miejsca na czas dłuższy. W razie, gdyby ta suma nie mogła być ściągniętą w drodze prywatnéj subskrybcyi — projekt cały, nie poparty przez rząd ani izbę handlową upaśćby musiał. *(Gaz. Nar.)*

Wagi w związku niemieckim. W r. 1858 rada związkowa niemiecka wydała rozporządzenie, iż od roku 1872 jedność zasadniczą wagi ma stanowić kilogram; obecnie postanowienie to zmieniono, a za jedność wagową w deklaracyach cłowych ma być uważany funt i centnar.

Policya targowa londyńska w roku zeszłym skonfiskowała 1.100 centnarów mięsa nadpsutego i 800 centnarów ryb, nie licząc ogrodniczych produktów.

Paszporty w Belgii skutkiem nalegania rządu francuskiego zostały przywrócone.

Ubezpieczenia od ognia w Prusiech. W końcu roku 1869 suma ogólna ubezpieczonych wartości była rozdzieloną następnie pomiędzy rozmaite rodzaje assekuracyjnych zakładów:

W towarzystwach akcyjnych, krajowych pruskich na talarów	3.169,145.600
W zakładach rządowych pruskich na talar.	2.668,771.300
W prywatnych towarzystwach wzajemnych ubezpieczeń na talarów	812,722.200
W innych niem. tow. akcyjnych na tal. .	376,609.590
W zagran. tow. ckcyjnych na talarów . .	209,542.790
Razem	7.236,452.480.

Dziennikarstwo w Stanach Zjednoczonych. W r. 1870 wychodziło we wszystkich stanach 5.983 pism peryodycznych, w dystryktach zaś 73 — razem 6.056. W Kanadzie i osadach angielskich 382. Z pism tych wychodzi codzień 637, trzy razy w tydzień 118, dwa razy na tydzień 129, raz w tydzień 4.642, co dwa tygodnie 121, co miesiąc 815. W stanie Nowego Jorku wychodzi najwięcéj pism czasowych, bo aż 894, z których 871 w stolicy; najmniéj w Newadzie, gdzie ich tylko wydają 45. Z pism politycznych drukuje się przecięciowo egzemplarzy: w stanie New Jorku 7.740, w Massachusets 5.700, w dystrykcie Kolumbia 4.213, w Mississipi 753, w Texas 703, w Arkanzas 650, w Florydzie 616, w Newadzie 516. Co do języków, wychodzi w Stanach Zjednoczonych Ameryk północnéj i w Kanadzie dzienników w języku angielskim 6.159, w niemieckim 321, w francuskim 19, w hiszpańskim 7, w szwedzkim 7, w norwegskim 4, w duńskim 6, w holenderskim 6, w włoskim 4, w czeskim 2, w polskim (Biały Orzeł), portugalskim i cherokezskim po jednym. Dzienników różnych wyznań religijnych wychodzi 283, handlowych 175, rolniczych 106, prawniczych 93, pedagogicznych 84, lekarskich 72, zajmujących się sprawami assekuracyi 19.

Konkurs na książkę szkolną: „Nauka gospodarstwa domowego,“ rozpisanym został w roku zeszłym w Pradze; z 12 prac nadesłanych żadna nie została uznana za dobrą. Wszystkie prace były traktowane niepopularnie i niedostępnie dla pojęcia uczennic, a grzeszyły przeładowaniem wiadomościami z nauk przyrodniczych i technologicznych. Z tego powodu rozpisano na nowo konkurs na napisanie dziełka obejmującego jasno i dokładnie a gruntownie wyłożoną „Naukę gospodarstwa domowego dla kobiet.“ Dziełko to ma służyć do wykładu w wyższych klasach szkół żeńskich, a termin nadesłania oznacza się do 31 stycznia 1872 r. Praca uznana za najlepszą otrzyma nagrodę 200 złr. w srebrze, które wypłaci wydział niemieckiego towarzystwa szerzenia wiadomości pożytecznych w Pradze. Autorowie winni nazwiska swe załączyć w kopercie zapieczętowanéj, umieszczając na niéj godło takie samo jakie położyli pod tytułem dziełka.

Flota niemiecka ma być znacznie zwiększoną, do roku 1877 mają być wykończone trzy fregaty pancerne wieżowe i siedm nowych korwet opancerzonych.

Przyrządy do ogrzewania wagonów. Wiadomo, iż z polecenia ministra handlu w Prusiech, nakazano dyrekcyom kolei ogrzewać podczas zimy wagony wszystkich klas. W skutku tego przedsiębrane były próby z rozmaitemi sposobami i z pomiędzy wielu uznano za najpraktyczniejszą następującą metodę. Skrzynka dług. z blachy żelaznéj mocno zrobiona i zalutowana, napełnia się oczyszczonym węglem prasowanym, który jest tak przyrządzony, że nie tylko pali się bardzo wolno, ale nie wywiązuje wcale gazów szkodliwych. Skrzynki takie wsunięte pod siedzenia wydają tak wiele ciepła, że przy największym nawet mrozie nie czuć zimna. Napełnienie jednéj skrzynki nie kosztuje więcéj jak 10 sgr. i wystarcza na podróż z Berlina do Kolonii, ogrzewanie więc nie jest kosztowném; okazało się zaś tak praktycznėm, że na kolei berlińsko-magdeburskiéj wszystkie wagony przerabiają się odpowiednio do téj metody. Wynalazca jéj jako wynagrodzenie otrzymał przed-

siębierstwo ogrzewania wagonów. Dla zwrotu kosztów opalania koleją mają zimą pobierać od podróżnych małą dopłatę do biletów, wynoszącą prawie tyle co opał kosztuje; że jednak koszt ten tak jest mały, a sowicie może go wynagrodzić zwiększenie ruchu pasażerskiego, przeto niektóre z pism niemieckich są zdania, iż należałoby zupełnie opuścić tę dopłatę. Koleje austryacko-węgierskie powinnyby naśladować ten przykład i zaprowadzić w swych wagonach ten sam system ogrzewania, skoro okazał się tak praktycznym i tanim.

Najszybsze pociągi kursują: pomiędzy Londynem i Plymouth przebiegający 40 mil geograficznych w ciągu $4\frac{1}{2}$ godzin, licząc w to przystanki zajmujące kwadrans czasu; daléj pociąg z Londynu do Peterborough, ubiegający 16 mil w godzinie i 37 minutach; następnie z Londynu do Swinden, odbywający prawie takąż samą odległość (o $\frac{1}{5}$ mili krótszą) w godzinie i 27 minutach.

Stroussberg i kolej brzesko-grajewska. W chwili gdy cała Europa zajmuje się losami akcyonaryuszów kolei rumuńskiéj i wszyscy napróżno starają się rozciąć ten węzeł gordyjski; gdy jedna kwestya jeszcze nierozwiązana już nowa sprawa Stroussberga wychodzi na jaw. W Petersburgu w d. 28 sierpnia odbyło się trzecie walne zebranie akcyonaryuszów kolei brzesko-grajawskiéj dla wyplątania się z matni, w którą ją uwikłał królik kolejowy. Stan finansowy téj kolei jest rozpaczliwy. Do dnia 12 czerwca wniesiono na akcye 6,057.353 ruble, otrzymano na to procentów z rachunków bieżących 22.688 rsr. — razem więc 6,080.042; z tego wydano na roboty anszlagowe 3,753.000 rsr. zaliczki Batilowi Stratmanowi 1,417.780 rsr.. Pozostało więc (po odtrąceniu pół miliona rubli kaucyi) w kasie towarzystwa rsr. 409.159 na rachunku bieżącym w rozmaitych bankach, oraz w własnéj kasie 861 rubli. Tymczasem Stroussberg oświadczył zarządowi towarzystwa kolei brzesko-grajewskiéj, że nie jest w stanie spełnić obowiązku przyjętego na siebie, względem dostarczenia całego kapitału potrzebnego na zbudowanie drogi. Oprócz powyższéj inna obok tego sprawa wyrosła, z interesu z Straatmanem. Dano mu zaliczkę na zastaw wpłaconych już zupełnie akcyj, lecz ponieważ podług obecnego kursu akcye te warte są tylko 1 milion rubli, przeto po cofnięciu rękojmi Stroussberga towarzystwo straciłoby na tym interesie pół miliona rubli. Na domiar złego krążą pogłoski, że pomieniony Straatman jest figurą podstawioną przez Strousberga. Powyższą wiadomość podajemy według *Gazety Warszawskiéj*. (Przyp. Red.)

Oświetlenie wagonów gazem zaprowadzono na kolei niższo-szląsko-marchijskiéj w Prusach, które okazało się zupełnie praktycznem.

Machiny do szycia poruszane parą wchodzą w użycie w Ameryce i Anglii i odbywają robotę trzy razy prędzéj od maszyn poruszanych nogą.

Straty jakie poniósł Paryż przez zniszczenie nieruchomości, oraz niepobierania z niéj dochodów, ocenia prof. L. Levi na 130 mil. funt. szt.. Ubytek zaś ludności stolicy (licząc w to osoby które z niéj wyjechały) na 400.000 dusz.

Wyrób szpilek w Stanach Zjednoczonych. Do r. 1830 szpilki były jeszcze dosyć drogim towarem; Anglia fabrykująca wówczas głównie szpilki, nie mogła w r. 1835 pakietu dziś kosztującego 15 centów amerykańskich, produkować taniéj jak za dolara. Amerykanie przodkujący dziś wszystkim krajom na polu przemysłu fabrycznego, a mianowicie też co do wyrobów metalowych, wynaleźli sposób robienia szpilek wraz z główkami z jednego nieprzerwanego drutu oraz przyrząd do wtykania ich w papier. Wynalazki te obniżyły znakomicie koszta wyrobu szpilek w Ameryce, które wyparły z tamtejszych targów towar angielski. W Stanach Zjednoczonych wyrabiają szpilki mosiężne i żelazne, a te ostatnie tańsze są o 25%. Istnieje tam ośm wielkich fabryk szpilek, produkujących rocznie 2 miliony pakietów, z których każdy ma 3360 szpilek, a więc w ogóle 6.720 milionów szpilek. Agent jednéj z najgłówniejszych fabryk w Nowym Jorku sprzedaje rocznie od 1500—2000 skrzyń szpilek, z których każda zawiera 672.000 sztuk; fabryka ta dostarcza co tydzień 160 centnarów szpilek. Szpilki podwójne wyrabia tylko jedna fabryka i dostarcza ich co miesiąc 1000 centnarów. Każda machina tnąca je z ciągłego drutu, wyrabia w ciągu minuty 360 szpilek podwójnych, gotowych do polerowania. Większa część używanych w Europie pochodzi z Ameryki.

Doniesienia rolnicze, przemysłowe i handlowe.

Kraków 9 września.

Ostatni targ na Baranie był bardzo ożywiony, dowieziono zboża dużo, a zakupywano dosyć i chętnie tak na wywóz do Prus, jako też i na potrzeby młynów parowych. Handlarze zboża krakowscy porobili dosyć znaczne zakupy. Ceny prawie te same były co i na przeszłym targu. Płacono za korzec pszenicy od złp. 41 do 46; żyto złp. 26—29; jęczmień złp 19—21; owies złp. 12—14; rzepak zimowy złp. 56—60 za korzec.

Na targ kleparski zwieziono przeszło 2.000 korcy rozmaitego zboża, które utrzymywało się w cenach, z wyjątkiem jednéj pszenicy, która nieco spadła. Płacono za korzec: pszenicy złr. 10·50 do 11·50; żyta złr. 7·30—8; jęczmienia złr. 5·25—6·25; owsa złr. 3·30—3·75; rzepaku złr. 15—15·50; lnicy złr. 11·50—15·25.

Wrocław 7 września.

Pszenica za 85 f. cł. —78——89——92— sgr.. *Żyto* za 84 f. cł 55——59—63 sgr.. *Jęczmień* za 74 f. cł. 40——45——49 sgr.. *Owies* za 50 f. cł. 25—26—28 sgr.. *Kukurudza* za 100 f. cł. 68—72 sgr.. *Koniczyna* czerwona za 100 fun. cł. — — — — tal., biała za 100 fun. cł. — — tal.. *Rzepak zimowy* za 150 f. cł. $7\frac{5}{6}$—$8\frac{1}{5}$——$8\frac{2}{5}$— tal. *Lnica* za 150 fun. cł. —$5\frac{1}{2}$—$6\frac{1}{3}$—$6\frac{5}{6}$ tal.. *Groch* za 200 fnt. —67—71— sgr.. *Groch pastewny* za 90 fnt. 57—61 sgr.. *Oléj rzepakowy* za 100 f. cł. $13\frac{5}{8}$—$13\frac{2}{3}$ tal.. *Okowita* za 100 kwart prusk. Tral. 100% $17\frac{2}{3}$ tal..

Szczecin 7 września.

Pszenica za 2000 funt. —74— —75— —$77\frac{1}{2}$— tal. *Żyto* za 2000 fn. —$49\frac{1}{2}$—51—$51\frac{1}{8}$ tal. *Jęczmień* za 2000 funt. 47—49—$50\frac{1}{2}$ tal.. *Owies* za 2000 funt. $41\frac{1}{2}$ — tal.. *Groch* za 2000 funt 50—52 tal.. *Groch pastewny* za 2000 funt. 46——49 tal.. *Rzepak zimowy* za 2000 funt. $118\frac{1}{2}$—$119\frac{1}{4}$ tal.. *Olej rzepakowy* za 200 f. $28\frac{1}{6}$ tal.. *Spirytus* za 100 kwart à 100% $18\frac{3}{4}$ tal..

Lipnik 7 września.

Wczoraj na targu było wołów 1300, dzisiaj rano nadeszło 500. Płacono wczoraj za woły ze stajni tłuste, centnar martwy loco Wiedeń złr. 34·50. Za woły z pasz letnich złr. 33—33·50. Targ powolny, kupujących bardzo mało, bo tylko czescy i morawscy kupcy przybyli; kupcy pruscy zawrócili z Oświęcimia, przekonawszy się, że granica jeszcze nie otwarta. Do Ołomuńca pójdzie 300 wołów. Tutaj sprzedano okolicznym rzeźnikom 100, do Pragi 200, do Berna 200, reszta niesprzedana w ilości 1000 sztuk pójdzie do Wiednia, gdzie znowu spodziewać się należy dużego spędu. *(Agencya banku galicyjskiego dla handlu i przemysłu.)*

Wiedeń 4 września.

Na targ poniedziałkowy przypędzono wołów galicyjskich 2177, węgierskich 1022, a z prowincyj niemieckich 67 — razem sztuk 3266. Płacono za centnar złr. 31·50—34·75.

Kursa papierów i pieniędzy od dnia 2 do 8 września 1871 r.

Wartość nominalna	Wypłata otych-czasowa	Kupony płatne w	z potrąceniem na podatek	Stopa procentowa		2	4	5	6	7	8	od	Procent ubiegły
						września.							do d. 9
					Wiedeń.								
					Pożyczki Państwa.								
—	—	Maj Listop.	16%	5%	Renta papierowa za 100 . .	59.90	59.55	59.55	59.30	59.—		w. a. 5000	74.67
—	—	Stycz. Lipiec	16%	5	„ srebrna „ „ . .	70.20	69.90	69.85	69.70	69.10		„ 5000	39.67
w. a. 500	—	Maj Listop.	20%	5	Losy z r. 1860 „ „ . .	101.75	101.60	101.60	101.20	100.25		„ 5000	71.11
„ 100	—	„ „	20%	5	„ z r. 1860 „ „ . .	115.50	115 50	115.50	115 25	115.—		„ 5000	„
„ 100	—	—	—	—	„ z r. 1864 „ „ . .	138.75	138.—	137.75	137.30	136.—		—	—.
„ 100	—	—	—	—	Poż. prem. węgierska z r. 1870	100.20	99.75	99.60	99.50	98.60		—	—.—
					Pożyczki publiczne.								
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	76.—	76.—	76.25	76.—	75.75		w. a. 5000	84.—
w.a. 120 sr.	—	Stycz. Lipiec	—	5	„ Poż. kol. węgiersk. „	110.10	109 80	110.30	110.10	110.10		„ 3000	27.92
					Listy zastawne.								
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Galic. zakł. kred. ziems. za 100	75.75	75.75	75.75	75.75	75.75		w. a. 5000	38·33
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	84.—	84.—	84.—	84.—	84.—		„ 5000	47.91
—	—	Stycz. Lipiec	—	6	„ „ „ włość. „ „	91.75	91.75	91.75	91.75	91.75		„ 5000	56.67
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ Banku hipoteczn. „ „	90.25	90.10	90.10	90.50	90.—		„ 5000	6.67
—	—	Stycz. Lipiec	—	5	Banku Narodow. austr. „ „	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—		„ 5000	—.—
					Akcye Banków.								
w.a. 200 sr.	100	Styczeń	—	5%	Anglo - austryack. za sztukę	259.75	257.20	257.—	256.50	254.50		25 sztuk	86.11
„ 200 „	80	„	—	5	„ węgiersk. za sztukę	94.50	94 50	94.—	94.—	93.—		25 „	68.89
„ 200 —	200	Styczeń	—	6	Dla obrotu ogólnego „	188.25	187.50	185.50	186.—	184.—		25 „	172.22
„ 200 —	80	Stycz. Lipiec	—	5	Franko-austryack. „	123.20	122.50	122.—	122.40	121 80		25 „	68.89
„ 200 sr.	80	„ „	—	5	Galic. dla handl. i przem. „	—.—	—.—	—.—	—.—	—		25 „	„
„ 200 —	100	—	—		„ krajowego „	—	—.	—	—	—.—		—	—
„ 200 —	160	Stycz. Lipiec	—	5	„ hipoteczn. „	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—		25 „	86.11
„ 600 —	600	Stycz. Lipiec	—	5	Narodowego „	772.—	767.—	769.—	768.—	769.—		5 „	28.33
„ 160 —	160	Styczeń	—	5	Zakł. kred. dla handl. i przem.	296.80	295.—	293 80	294.40	292.50		25 „	137.78
„ 200 —	80	„ „	—	5	„ „ węgiersk. ogóln.	114.—	113 50	112.—	112.50	111.75		25 „	68.89
„ 200 —	80	„ „	—	5	Związkowego austryackiego	116.75	116.—	114.—	115.50	114.50		25 „	„
					Akcye kolei.								
M. K. 1000	1000	Stycz. Lipiec	—	5%	Kolei Ces. Ferdyn. półn. za szt.	2140—	2127—	2135—	2130—	2130—		5 sztuk	49.58
M. K. 200	200	„ „	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „	255.75	254.50	253.75	255.—	252.75		25 „	„
w.a. 200 sr.	200	„ „	—	6	„ Koszycko-Bogumin. „	186.25	186.—	187.—	186.25	185.50		25 „	56.67
„ 200 „	200	Maj Listop.	—	7	„ Lwow. Czerniow. Jassy	174.—	173.75	172.75	172.25	172.—		25 „	88.89
„ 200 „	200	„ „	—	5	„ Południow. (Lombardy)	183.30	184.30	186.20	190.25	189.80		25 „	„
					Kraków.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	75.—	75.50	75.50	75.50	75.40		z wart.	kup.
„ 100	—	Stycz. Lipiec	—	4	Listy zastaw. polsk. „	89.—	89.25	89.25	89.—	89.—		„	„
w.a. 200 sr.	80	„ „	—	5	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	70.25	70.15	70.—	70 —	70.—		25 sztuk	68.59
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	119.—	120.—	120.—	120.50	120.50		25 „	86.11
—	—	—	—	—	Ruble rosyjskie za 100	160.50	160.25	160.25	160.25	160.25		—	—
—	—	—	—	—	Talary pruskie „ „	180.50	180.—	179.—	179.75	179.50		—	—
—	—	—	—	—	Srebro austryackie „ „	119.50	119.50	119.—	119.—	119.—		—	—
—	—	—	—	—	Dukat ważny za sztukę	5.73	5.73	5.73	5.73	5.73		—	—
—	—	—	—	—	Napoleond'or „ „	9.60	9.58	9.55	9.53	9.53		—	- -
—	—	—	—	—	Półimperyał ros. „ „	9.75	9.75	9.72	9.72	9.72		—	—
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	77.25	77.25	77.25	77.25	77.25		z wart.	kup.
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	Listy Gal. Bank. hipot. „ „	89.75	89.50	89.50	89.50	89.50		w. a. 5000	6.67
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy zastawn. Galic. za 100	75.—	75 —	75.—	75.—	75 —		„ 5000	38.33
—	—	„ „	—	5%	„ „ „ „ „	84.30	84.25	84.25	84.25	84.25		„ 5000	47.91
—	—	Stycz. Lipiec	—	7%	Pożyczka kol. rum. za 100 tal.	39.—	39.25	39.25	39.25	39.—		—	—
					Lwów.								
w.a. 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5%	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	70.—	70.—	70.—	70.—	—.—		25 sztuk	68.89
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	121.50	122.—	122.—	122.—	—.—		25 „	86.11
—	—	Czerw. Grud.	—	4	Listy zast. Tow. kredyt. za 100	75 25	75.25	75.25	75.25	—.—		w. a. 5000	38.33
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	84.70	84 70	84.75	84.75	—.—		„ 5000	47.91
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ „ Bank. hipot. „ „	89.75	89.75	89.75	89.60	—.—		„ 5000	6.67
					Warszawa.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	74.65	74.65	74.65	74.55	—.—		Rs. 100	108.—
„ 100	—	„ „	—	4	„ zast. 100 rs. I. ser. „ „	89.45	89.47	89.50	89.70	—.—		„ 100	85.—
„ 100	—	„ „	—	4	„ „ „ „ II. „ „	88.20	88.40	88.20	88.45	—.—		„ 100	—.
„ 100	—	„ „	—	5	„ „ nowe z 1869 „ „	88.90	88.90	88.90	88.85	—.—		„ 100	105.—

31e ciągnienie losów pożyczki rządowéj z r. 1839 d. 1 września 1871 r.

Wylosowano 228 seryj:

6 54 76 184 192 194 293 327 366 388 478 521 571 574 602 614 662 702 731 756 828 880 888 943 952 965 973 974 980 993 1027 1037 1046 1055 1074 1077 1121 1131 1134 1138 1154 1159 1175 1193 1224 1253 1260 1273 1277 1284 1385 1394 1400 1420 1438 1454 1463 1554 1561 1569 1570 1591 1596 1621 1634 1641 1676 1716 1720 1758 1788 1795 1800 1808 1825 1827 1888 1919 1922 1924 1929 1931 1947 1948 2047 2048 2082 2093 2103 2110 2129 2139 2142 2162 2177 2236 2244 2255 2264 2271 2285 2301 2339 2345 2375 2378 2433 2446 2449 2450 2451 2455 2490 2530 2531 2542 2571 2629 2639 2659 2719 2756 2760 2772 2779 2800 2808 2827 2886 2892 2904 2937 2969 2989 3025 3117 3123 3152 3187 3202 3292 3351 3357 3373 3394 3416 3429 3434 3460 3481 3494 3523 3565 3614 3650 3662 3682 3723 3726 3755 3773 3786 3847 3860 3930 3976 4000 4074 4127 4148 4163 4171 4179 4265 4299 4333 4380 4403 4409 4487 4514 4525 4529 4593 4642 4651 4721 4747 4756 4858 4862 4926 4947 5035 5163 5186 5198 5269 5282 5296 5306 5322 5354 5389 5408 5416 5436 5526 5596 5600 5601 5617 5619 5665 5682 5702 5722 5727 5773 5817 5850 5862 5906 5931 5941 5950 5992 5996.

Sobota godz. 12 min. 45 po południu. Telegrafowane kursa Wiedeńskie.

Akcye kredytowe 291.30 Lombardy 188.80, Losy z r. 1860 99 50 Losy z r. 1864, 136 25 Akcye Franko-austr. 120.20 Napoleony 9.53 Akc. kol. Kar. Lud. 252.—, Akc. kol. Lwow. Czern. 172.— Akc. kol. półn. wschodniej 161.— Akcye bank. 769. Akc. bank. związkowego 115.— Akc. bank. jen. —.— Renta w sreb. 69.— Oblig. indemn gal. —.— Akc. bank. wied. dla obrotu ogólnego — . Akc. anglo-banku — .— Akc. kol. rządowéj — . Akc. kol. siedmiogr. — . Akc. kol. Rudolfa — .— Akc. kol. Pardubie —. — Akc. kol. półn — .— Tramway — — Akc. banku ludowy —.— Akc. kol. wschod — — Akc. kol. alfeldzkiéj — .— Akc. banku anglo-węgier. —..

Wydawca, nakładca i redaktor odpowiedzialny Ignacy Sołdraczyński. W Druk. Uniw pod zarządem K. Mańkowskiego.